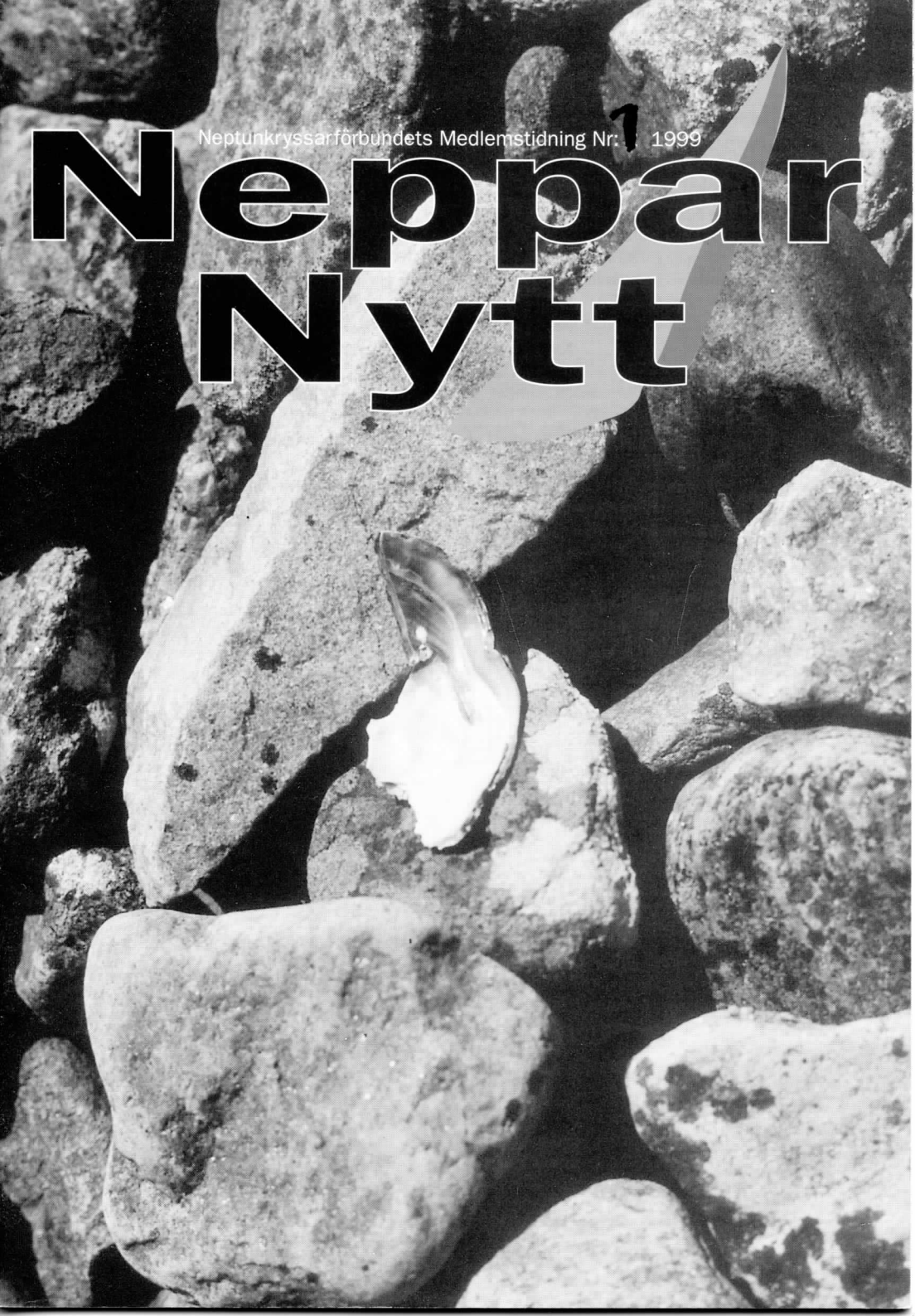
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 1 1999

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE 98/99

Ordförande
Fredrik Hjern
Atlasmuren 12
113 21 Stockholm
08-34 18 12
e-mail:fredrik.hjern@mail.bip.net

Vice Ordförande
Gustaf Sjöberg
Box 110 10
800 11 Gävle
08-763 15 70 (arb)
08-591 298 98 (bost)
026-990 91

Sekreterare
David Pettersson
Nygatan 2
824 52 Hudiksvall
0650-152 53

Kassör
Björn Eklund
Rosenborgsgatan 3 A
852 38 Sundsvall
060-15 19 31 (bost)
060-16 08 39 (arb)
060-17 02 83 (fax)

Ledamot
Dag Sigurd
Åkervägen 83
121 33 Enskededalen
08-648 35 37
070-349 19 15
e-mail:dag.sigurd@telia.se

Suppleant
Bill Lidman
Skidstigen 28
931 51 Skellefteå
0910-377 59

Suppleant
Nils Berglund
Mastgatan 15
932 02 Örviken
0910-322 40

Tekniska Kommittén
Ordförande
Mats Rimmö
G:la Uppsalagatan 28, 1tr
753 34 Uppsala
018-24 89 04
070-345 22 18

Ledamot TK
Anders Hjelmblad
Kvarnåsvägen 36
184 51 Österskär
08-540 642 56

Ledamot TK
Viktor Skoog
Skeppsvägen 9 O
746 31 Bålsta
0171-564 74

Södra flottiljen
Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
121 34 Enskededalen
08-649 49 07

Sydöstra flottiljen
Richard Jacobsson
Föreningsvägen 30C
613 00 Oxelösund
0155-322 61

Medelpads flottilj
Lars Lundberg
Hallonstigen 15
854 68 Sundsvall
060-56 90 75

Skellefteå
Nils Berglund
Mastgatan 15
932 02 Örviken
0910-322 40

Bill Lidman
Skidstigen 28
931 51 Skellefteå
0910-377 59

Redaktionen Nepparnytt

Leif Bodinson
Skogsallén 9
132 46 Saltsjö-Boo
08-715 43 71
08-550 18 780 (fax)
e-mail:leif.bodinson@soederenergi.se

Lotta Brennwald
Fjärilsvägen 23
184 38 Åkersberga
08-540 623 50
08-540 628 27 (fax)
e-mail:lotta.brennwald@ebc.ericsson.se

Marie-Louise Goertz
Kvarnåsvägen 36
184 51 Österskär
08-540 642 56
e-mail:marie-louise.kansli@sxk.se

PR-ombud
Jonas Malmstedt
Lastagegatan 1F
824 52 Hudiksvall
0650-189 27
e-mail:jonas.malmstedt@hu.lg.se

Båtar till salu: Kontakta Niclas Skärlund, se södra flottiljen.

Avgifter 1998/99	
Medlemsavgift	**120 kr**
Båtavgift	**60 kr**
Frivillig avgift	**25 kr**
Postgironummer	**27 08 91-5**
Organisationsnr.	**889202-1901**

Manusstopp för nästa NN, 18 mars

ORDFÖRANDENS SIDA

1999 års säsong står för dörren. Även om få kommit igång med vårrustningen på riktigt har en och annan säkert tagit sig en lov förbi båten och börjat smida planer.

För Neptunkryssarförbundets del börjar året med båtmässan Allt för sjön i Älvsjö första veckan i mars. Här är vi med som vanligt och (minst) en Neptunkryssare står uppställd i montern.

Styrelsen har under vintern mest arbetat med att förbereda seglingssäsongen. Som tidigare meddelats kommer vi på försök under 1999 att separera Neptunkryssarpokalen och SM.

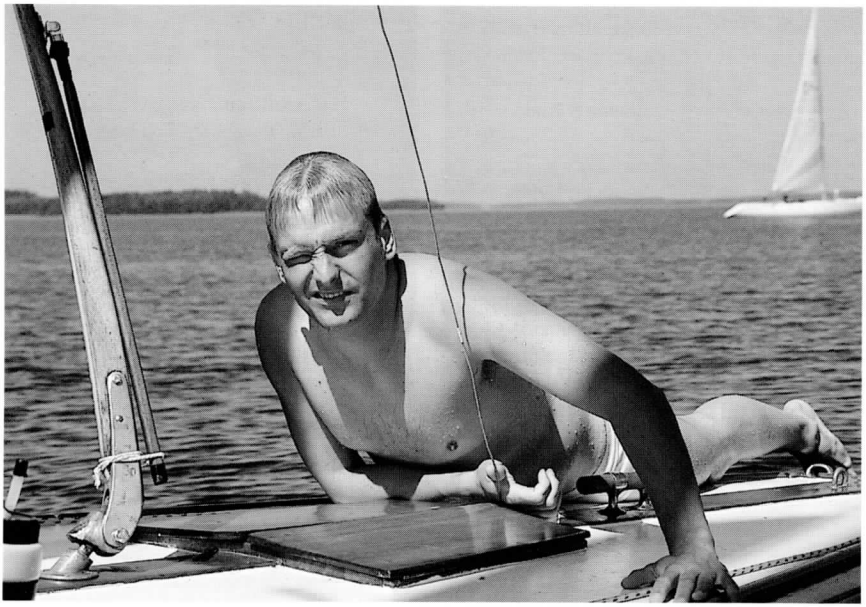
Från Örnsköldsvik rapporterar Dick Westman och de andra i arrangörskommittén att man arbetarför fullt med planeringen inför "Pokalen". Tävlingen äger rum 3-4/7 (lördag-söndag).

Gefle SS har också kommit en bra bit på väg med SM-arrangemangen under vecka 32. Läs mer om detta på annan plats i NN.

Glädjande nog har det byggts ytterligare en Neptunkryssare i vinter. S-269 plastades kring jul och nyårshelgen i den uppsättning formar som finns i Dyvik utanför Åkersberga. Välkommen tillbaka i gänget P-A Larsson! P-A är välkänd i Nepparkretsar och seglade tidigare S-78 i många år.

Slutligen vill jag slå ett slag för våra renoveringstipendier. Dessa instiftades för några år sedan för att främja bevarandet av våra träbåtar. Varje år delar vi ut pengar till avslutade renoveringsprojekt som inneburit att en Neptunkryssare räddats från förgängelse eller att en extraordinär insats förbättrat skicket. Stipendierna kommer att annonseras i nästa nummer av NN, så håll utkik.

Väl mött under säsongen 1999 önskar
Fredrik Hjern
S-171



SM för Neptunkryssare i Gävle 1999

Gefle SS informerar,

Gefle SS välkomnar alla Nepparseglare till sommarens höjdpunkt. Ni kommer till det vackra Huseliiharen vid Engesberg utanför Gävle, där vi har vårt klubbområde och våra seglarvatten med fina förhållanden. Ankomstanmälan och inmätning på onsdagen den 28 juli, med ett tune up race, start kl.16.00. Därefter After sail med information och ett lätt invigningsparty på kvällen.
Nio seglingar på tre dagar, torsdag – lördag.
Inbjudan med mer information kommer att skickas ut under februari –mars.

Då det gäller boendefrågan så finns följande alternativ, Hotell Winn, STF Vandrarhem i Gävle, lågprishotellet Engeltofta ca. 4 km från klubbområdet, samt att det finns möjlighet att ställa upp husvagn, husbil eller tält på anvisade platser på vår båt- och p-plan för en billig kostnad.

Gefle SS hälsar er välkommna till oss och seglarstaden Gävle i slutet av juli.
Har ni frågor, ring gärna.

Seglarhälsningar
Nils Lundborg, Tävlingsledare
Tel.010-651 9620, 026-127402
Bengt-Olof Agell, GSS-ordf.
Tel.026-600969

Neptunkryssarpokalen 1999

Örnsköldsviks SS meddelar att man med glädje arrangerar Neptunkryssarpokalen.

Man hälsar via sin ordförande S Anders Nordin följande:

"Seglingarna har vi tänkt oss att förlägga på Örnsköldsviksfjärden med utgångspunkt ifrån inre hamnen (gästhamnen och Arken tjänstecentrum). En speaker som med hjälp av direktkonktakt med följebåtar kommer att hjälpa publiken att följa spännande seglingar och vi hoppas att vi får en festlig inramning till Neptunkryssarpokalen och propaganda till segelsporten. ÖSS som är Sveriges fjärde äldsta segelsällskap firar 125 år Vi återkommer om arrangemangen"

Kassörens (okända) sida





Grattis Annika och Björn!!

Ostkustcupen 1998

Plac	Namn	Båt	Ekolnregattan	Vikingaregattan	Rasta	Vindhemsregattan	DM Sundsvall	DM Skellefteå	Årskappsegl	Poäng
			p.(placering)	p.(placering)	p.(placering)	p.(placering)	p.(placering)	p.(placering)	p.(placering)	
1	Valter Saaristu	245	11 (1)	11 (1)	16 (1)					38
2	Nils Virving	265	10 (2)	10 (2)	14 (3)					34
	Ulf Normark	265	10 (2)	10 (2)	14 (3)					34
4	Roger Månsson	245	11 (1)		16 (1)					27
5	Gunnar Holmqvist	246			11 (6)	9 (4)		3 (4)		23
	Björn Eklund	222			9 (8)	8 (5)	6 (1)			23
	Annika Karjel	222			9 (8)	8 (5)	6 (1)			23
8	Dick Westman	246			11 (6)	9 (4)				20
9	Marie- Louise Goertz	239	9 (3)	9 (3)						18
	Anders Hjelmblad	239	9 (3)	9 (3)						18
	Leif Bodinson	227	8 (4)	7 (5)	3 (14)					18
	Stefan Glaas	227	8 (4)	7 (5)	3 (14)					18
	Göran Haglund	174		5 (7)	13 (4)					18
14	Magnus Nygren	240				12 (1)		4 (3)		16
	Fredrik Wikberg	240				12 (1)		4 (3)		16
	Björn Bostedt	266		6 (6)	10 (7)					16
	Bill Lidman	263				10 (3)		6 (1)		16
	Thomas Persson	266		6 (6)	10 (7)					16
	Ingrid Lidman	263				10 (3)		6 (1)		16
19	Ulf Mickelsson	242			15 (2)					15
	Janne Sjödén	242			15 (2)					15
21	Mats Rimmö	180	7 (5)		6 (11)					13
	Per Sjöqvist	174			13 (4)					13
23	Sven Secher	198			12 (5)					12
24	Eva Engelfäldt	231				7 (6)	4 (3)			11
	Andreas Sjöqvist	231				7 (6)	4 (3)			11
	Anita Lapidus	245		11 (1)						11
	Göran Almén	248		3 (9)	8 (9)					11
	Erik Fromell	226				11 (2)				11
	Lars-Åke Englund	226				11 (2)				11
30	Lars Karlsson	236				4 (9)	5 (2)			9
	Yvonne Karjel	236				4 (9)	5 (2)			9
32	Peter Melander	264		8 (4)						8
	Per Geijer	234		4 (8)	4 (13)					8
	Viktor Skoog	233	3 (9)		5 (12)					8
	Ulf Nilsson	218				5 (8)	3 (4)			8
	Jan Åström	218				5 (8)	3 (4)			8
37	Oskar Röös	180	7 (5)							7
	Peder Swenman	228			7 (10)					7
39	P-A Larsson	180			6 (11)					6
	Lars Lundberg	235				6 (7)				6
	Elisabeth Lundberg	235				6 (7)				6
	Nils Berglund	213						5 (2)	1 (2)	6
	Gustav Holst	148	6 (6)							6
	Elin Röös	148	6 (6)							6
45	Hans Eriksson	234	5 (7)							5
	Emma Skoog	233			5 (12)					5
	Hans Nylund	249	4 (8)		1 (16)					5
	Kristina Nylund	249	4 (8)		1 (16)					5
	Thomas Sundholm	206				3 (10)	2 (5)			5
	Eva Krigsman	206				3 (10)	2 (5)			5
	Göran Forsberg	213						5 (2)		5
52	Michael Burman	255						2 (5)	2 (1)	4
	Kenneth Nordlund	255						2 (5)	2 (1)	4
54	Jenny Almén	248		3 (9)						3
	Anders Hedin	123				2 (11)	1 (6)			3
	Ulf Tillman	123				2 (11)	1 (6)			3
	Rolf Högdahl	246						3 (4)		3
58	N-E Lindström	257			2 (15)					2
	Jonas Hydman	158		2 (10)						2
	Jonny Bäck	230	2 (10)							2
61	Lars Secher	111	1 (11)							1
	Magnus Engström	238				1 (12)				1
	Kjell Larsson	204						1 (6)		1
	Jan Levin	155							1 (2)	1
	Erik Almén	225		1 (11)						1
	Martin Sahlin	225		1 (11)						1

Rapport från Medelpads Neptunkryssarflottilj

Flottiljens årsmöte avhölls 1998-12-02, veckan efter förbundets årsmöte, ännu en gång med många deltagare.

Till ordförande för flottiljen återvaldes Lars Lundberg, till styrelse i övrigt valdes Ulf Nilsson, Ulf Tillman och Björn Eklund.

Nyinvalde Ulf Tillman är för de flesta en ny bekantskap. En utomordentligt passande medlem i flottiljen som är delägare i 12:an och som fungerat som toastmaster på våra klubbfester de senaste gångerna, bor tillsammans med en frejdlig tös, Anna Kron. Det skall inte förvåna mig om vi får se Anna och Ulf som besättning på en egen Neppare inom en inte allt för avlägsen framtid.

Flottiljens klubbåt har överlevt säsongen, trots att den är ständigt till salu. Intresset för lån av klubbåten har inte varit lika stort som tidigare säsonger, detta får nog skyllas på den förhållandevis dåliga sommaren.

Trots allt har vi i alla fall fått en ny båt till flottiljen, Kicki Wallgren som tillsammans med Lars Wängdahl köpt Skånes "enda" Neppare, nr 220, som efter en sejour i Skellefteå hamnade i Höganäs och alltså nu finns i Sundsvall. Det är väldigt roligt att de valt Vindhem i Sundsvall som hemmahamn.

Det har varit bröllop i flottiljen, det var något bland det vackraste vi fått uppleva i Sundsvall, alla kategorier. Annika Karjel och Björn Eklund har slagit sina påsar ihop och gift sig, vilket bröllop och vilken fest. Vigseln förrättades i Spikarö Kapell 99-01-05, ett väldigt vackert gammalt kapell på östra Alnö vid fiskeläget Spikarna inte långt från vår klubbhamn Vindhem. Bröllopsmiddagen avnjöts på Norra berget och Restaurang Grankotten. Ett vackrare brudpar får man leta länge efter.

Våra tisdagsträningar är permanenta både sommar som vinter. Deltagandet på sommarens träningar var väldigt bra, vi var ofta 8 10 båtar oavsett väder. Vinterns träningar omfattar skidåkning, tisdagar och lördagar. Det behövs dock mer snö för att verksamheten skall komma igång på allvar, i skrivandets stund är det bara ungefär 1 dm snö vilket är något för lite.

Flottiljens ekonomi är som vanligt utmärkt. Vi har även denna säsong betalat startavgifterna för deltagarna på Sundsvallsdistriktets tävlingar också halva avgiften för hamnhyran på Vindhem m.m. Alla kostnader täcks som vanligt med intäkter från Bingo-Lotto försäljning och trots att försäljningen för närvarande inte går lika bra som tidigare år täcker inkomsterna våra utgifter.

Flottiljen deltog i ett trevligt arrangemang när SCA:s pappersbruk Wifsta firade 200 års jubileum och hade hyrt in galeasen Jacobstads Wapen för transport av prominenta gäster från Sundsvalls city till fabriken i Östrand, Timrå. Vi skulle bilda eskort på vägen och ersättningen var 500 kronor per deltagande båt vilket vi naturligtvis mottog med tacksamhet, skapligt väder med bra vindar bidrog till ett trevligt arrangemang.

Nu ser vi närmast fram emot vårt traditionella vinterblot som kommer att arrangeras i början av mars som vanligt hyr vi nog Ortvikens motorbåtklubbs klubbhus. Ni som varit med vid tidigare fester arrangerade av flottiljen vet att dessa fester inte går av för hackor, fria nubbar och fri punsch till kaffet. Naturligtvis blir det trerätters-middag, rikligt med mat och drinkar till sjöpriser.

Själv har jag inte seglat så mycket som jag brukar göra och det har naturligtvis inte gått så bra heller. Byte av stående rigg var en av orsakerna till sämre fart, jag fick inte till trimmet som det var tidigare, skall försöka vara aktivare sommaren som kommer och nu när jag seglar med min kära hustru Elisabeth har jag inga gastproblem heller och behöver inte heller ha skuldkänslor för att ha försummat familjen på helgerna, det känns väldigt fint att segla tillsammans.

Det blev inget SM heller och det är första gången sedan 1991, tyvärr ser det ut som om det inte blir något SM i sommar heller, fel tidpunkt, arbetet tar tyvärr allt för mycket tid men vi får se om det går att ordna på något sätt, jag saknar gemytet och den fina gemenskap som SM dagarna erbjuder och det är ju lite speciellt att segla en regatta med så många deltagande båtar, täta dueller och ibland många glädjestunder.

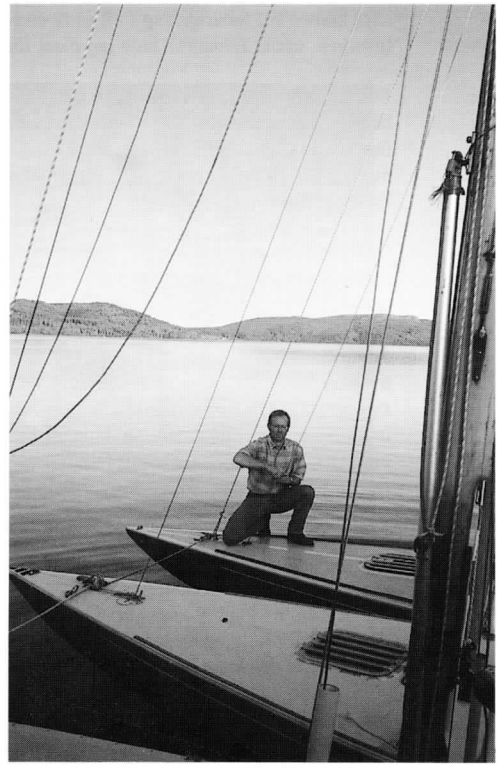
Våra träbåtsentusiaster har oförtrutet arbetat vidare på sina klenoder och det är kul att detta ger resultat inte bara på tävlingsbanorna utan också i form av utmärkelser, Anders Hedin 123 hemförde ju GYS priset på SM för bäst genomförd reparation och det är andra gången detta förnämliga pris finns i Sundsvall.

Beträffande SM-2000 i Sundsvall har planeringsarbetet kommit i gång så smått, flottiljen har haft ett medlemsmöte och dragit upp riktlinjerna som presenterats för Sundsvalls Segelsällskap, det blir nog ett fint arrangemang på Sundsvallsfjärden utanför Vindhem.

Hoppas den förhållandevis milda vintern fortsätter och att våren kommer tidigt med möjlighet till tidig sjösättning.

Vi ses på banorna snart med fina vindar och vackert väder.

Lasse L 235



Fortsättning på.....
Arbetsbeskrivningen av däcksbyte på Neppare nr 180, Kokett, vintern 1997

Skarndäck och mittfiskar

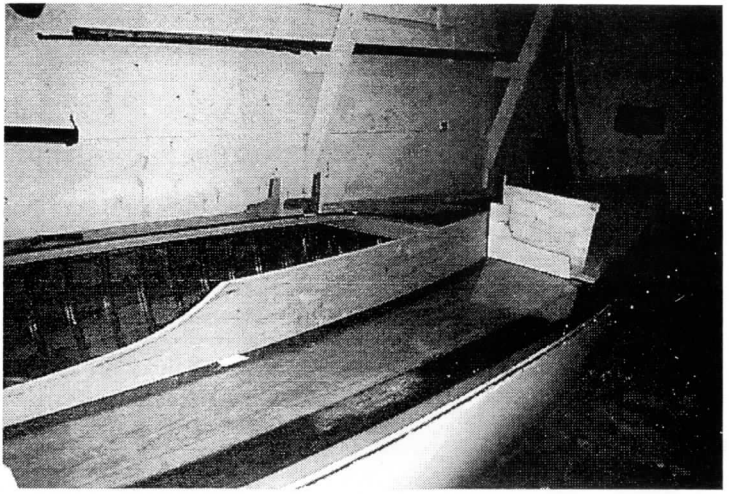
Skarndäckslisten och mittfisken gjordes av 2,8 mm mahognyfaner som jag limmade på plywooden. Jag började med mittfisken. Jag ritade ut på däcket var mittfisken skulle vara, sedan sattes en anhållslist fast för fräsen, på rätt avstånd från linjen. Jag fräste ena sidan och gjorde samma sak på den andra, sen fräste jag på frihand bort trät mellan spåren. Jag fräste lika djupt som faneren var tjock, frässtålet jag använde var 12 mm brett. Jag passade i faneren och limmade dit den. För att få limtryck skruvade jag fast ca 4 cm breda plywood-remsor tvärs faneren, skruvarna sattes i plywooden nära kanten till faneren. Jag fick sätta en remsa varje decimeter för att få tillräckligt limtryck, under remsorna lade jag plast för att dom inte skulle limmas fast.

För att dölja plywoodens ändträ fräste jag bort 2,8 mm från ytterkanten, jag fräste lika långt ner som plywooden var tjock. Där jag fräst bort limmades en list av mahogny faner. Vid limmningen var jag noga med att mätta ändträt på plywooden ordentligt med epoxi, för att få limtryck häftade jag med häftpistol. Klammrarna togs bort när limmet härdat.

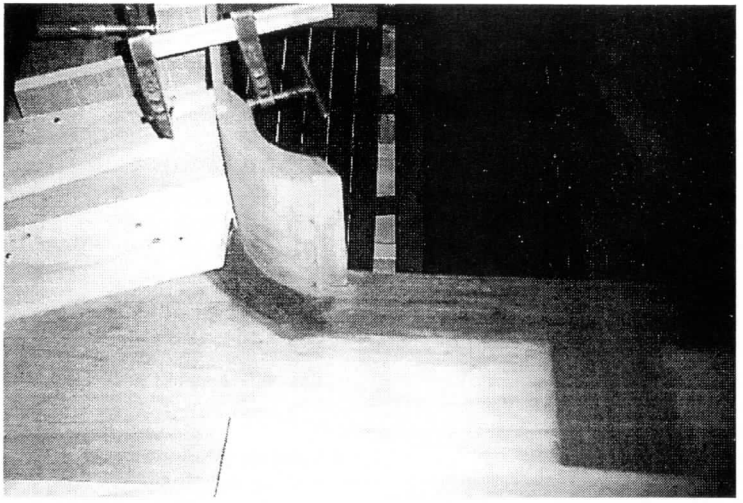
Därefter fortsatte arbetet med skarndäcken. Samma sak där, jag ritade var de skulle vara och fräste kanten. Jag fräste på fri hand mellan spåret och ytterkanten, men jag sparade några mm av ytterkanten som stöd för fräsen, som jag hyvlade bort. Eftersom skarndäcken är böjda och faneren inte går att böja i den kurvan i fullbred fick faneren delas i tre bitar. Jag sågade tre remsor ur samma bit för att ådringen skulle stämma överens. När faneren limmades fast kunde jag inte göra på samma sätt som på skarndäcken, eftersom jag inte kunde skruva någon skruv i ytterkanten. Istället satte jag remsan som förut men jag lade en 1 cm hög kloss i ändan av remsan, skruven placerades nära kanten mellan faneren och plywooden och genom att remsan böjde sig fick jag tillräckligt med tryck över hela bredden.

Faneren var fyra meter lång, så skarndäcken fick skarvas på två ställen. Skarven gjordes som en snedlask. Jag limmade dit den första biten och när limmet härdat ritade jag i änden av faneren där lasken skulle vara och satte dit ett anhåll och fräste så jag fick en bra kant. Sedan passades nästa skarndäcksbit in mot lasken och limmade den. Jag gjorde likadant men de andra laskarna. Runt ruffen och luckorna fräste jag bort 4,5 cm och satte dit mahogny och även längst bak vid akterspegeln.

När all mahogny var ilagt spacklade jag igen alla skruvhålen i däcket och sedan slipade jag hela däcket. Jag betsade mahognyn och sedan rollade jag på två lager epoxy över hela däcket, det skyddar plywooden från fukt, epoxyn bildar ett helt vattentätt skickt.



Ovan: Sargen är fastsatt, stöden i framkant är för att fixera sarjen i rätt läge.
Nedan: Hörnklossen passas in.



Överbyggnaden

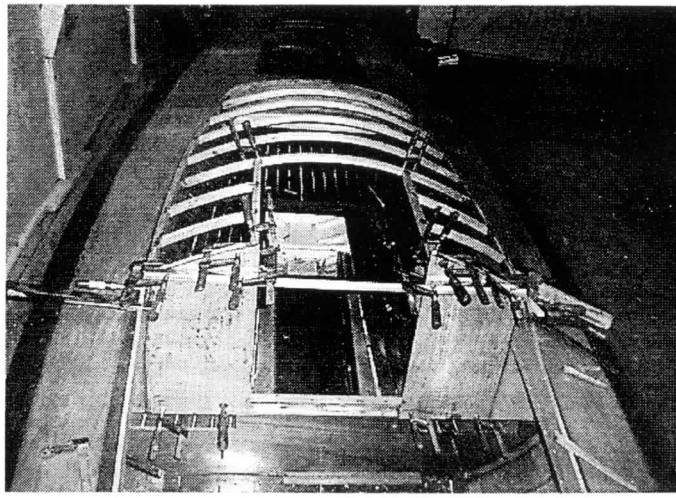
Jag gjorde en masonitmall efter de gamla sargerna och fick mahogny till de nya hyvlat av en snickare. Jag använde mallen och sågade ut de nya sargerna på bandsågen. Sargerna provpassades och underkanten hyvlades till så den passade bra. I akterkant av sargen skulle jag skarva sargen med hörnet, med en snedlask, jag hyvlade fasningen på sargen innan jag satte dit den. Framkanten stumlaskade jag med hörnklossen så där behövde jag bara såga av sargen i rätt längd. För att inte riskera att spräcka sargen, och för att vara säker på att vinkeln mellan sargen och däcket blev rätt, fick jag skruva fast två stöd på varje sida (se bilden på nästa sida). Stöden fick sitta där tills sargerna var fastsatta i hörnklossarna. Jag markerade på sargerna var skruvarna skulle sitta och sen borrade jag för skruvarna, jag försänkte med en pluggborr för att kunna dölja skruvarna med pluggar. Jag satte dit sargerna med tätmassa i mellan, skruvarna jag använde var naturligtvis rostfria.

Hörnklossarna fram gjordes genom att limma ihop flera bitar mahogny. Fiberriktningen på trät i klossen var horisontellt. När klossen var limmad hyvlade och slipade jag klossens utsida till rätt form, sen gjorde jag urtagen för sargen. Klossen överlappade sargen 4 cm. Insidan rundades också. Klossen sattes fast med tätmassa och skruv. Skruvarna i sargen skruvades inifrån och dom i däcket skruvades underifrån. När båda klossarna var klara passade jag in framkanten på ruffen.
Jag hyvlade ovankanten på sargen till rätt höjd och rätt vinkel, för att få rätt vinkel använde jag en rufftaksbalk som mall. Förstärkningen innanför sargen vilken balkarna är försänkt i satte jag 6 mm nedanför ovankanten på sargen. Detta för att ändträt på de två första lagren av rufftaket ska döljas, och endast de översta lagret ligger ovan på sargen ända ut. Jag sågade ut försänkningarna för takbalkarna innan jag limmad dit förstärkningen.

Rufftaksbalkarna var dåliga och behövde bytas ut. Alla balkarna var välvda med samma radie så jag kunde göra alla balkarna på samma form. Balkarna gjorde jag av mahognyfaner. Jag gjorde en limmall och limmade en lika bred balk som alla balkarna var tillsammans, och sågade sedan ut balkarna på bandsågen. Jag limmade dit balkarna och listerna runt ruffluckan, sedan sattes ruffskottet på plats.

De två första lagren av rufftaket limmade jag ovanpå det gamla taket. Det första lagret med riktningen längs båten, det andra lagret tvärs. För att få limtryck när jag limmade häfftade jag med häftpistol. Mellan det gamla taket och det understa fanerlagret hade jag plast för att faneren skulle fastna. Undersidan av taket slipades och betsades innan jag satte dit det. För att passa in de två första lagren lades det på balkarna och jag ritade längs ruffsidornas ytterkant, sedan ritade jag en till linje lika mycket innanför den andra linjen som ruffsidan är tjock. Jag sågade ut efter den innersta linjaen och sen räckte det med att finhyvla kanten för att den skulle passa.
De två första lagren limmades och skruvades fast.

Det sista lagret gjördes av mahognyfaner med fiberriktningen långskepps. Jag lade skivor som var 20 cm breda i akterkant och avsmalnande till 11cm i framkant. Jag började med biten i mitten och gick sedan åt sidorna. För att få limmtryck när jag limmade byggde jag en ställning över taket så att jag kunde slå in kilar mellan faneren och ställningen. Jag fixerade faneren med några häftklammrar för att den inte skulle glida när jag limmade.



Ovan: Det nya ruffskottet limmas fast.Nedan: De två första lagren på rufftaket har satts fast.



När taket var klart gjorde jag sarghörnen i akterkant av sargen. Hörnen limades i fem skickt maognyfaner på en mall. Jag snedlaskade hörnen med sargen och akterkanten. Sedan finhyvlade jag ovankanten på sargen och limmade på en teaklist uppe på sargen. Hela överbyggnaden slipades, betsades och oljades med rå linolja. Avslutningsvis fernissade jag ruffen fem gånger med fernissa, de två första lagren spädde jag ut med terpentin.

De delar av däcket som inte var mahogny vitmålade jag tre gånger med lackfärg. Skarndäcken och mittfisken fernissade jag två gånger med tvåkomponentfernissa. Man måste göra det för att skydda epoxin mot UV-ljus.

Tillsist skruvade jag fast alla beslag som ska sitta på däcket, jag var noga med att epoxibehandla alla skruvhål och sätta tätmassa under alla beslagen.

Nerlagd tid

Det var väldigt roligt att göra den här renoveringen och det har varit mycket lärorikt. Det tog kanske lite längre tid än vad vi hade räknat med, men nu när man ser det färdiga resultatet var det värt varenda timme.
Vi började med uppbyggnaden i mitten av februari och sedan dess har vi jobbat varje helg och flera kvällar i veckan ända fram till i juni.

Kostnadsberäkning

Plywood, 8 skivor	2 600 kr
Furu, hyvlad	1 000 kr
Epoxi, 18 kg	4 000 kr
Mahogny	3 000 kr
Rostfri skruv	1 400 kr
Färg	500 kr
totalt	12 500 kr



Andra plywood-skivan limmas fast, skruvarna tas bort när limmet härdat.

Regler för Neptunkryssarförbundets renoveringsstipendier

- Stipendium kan endast delas ut till medlem i förbundet.
- Stipendier kan delas ut till den som genom renovering räddat en Neptunkryssare i trä från förgängelse eller genom en extraordinär insats förbättrat skicket på en sådan. Vanligt underhållsarbete ska inte belönas.
- Renoveringsarbetet ska vara dokumenterat i ord och bild och ha en sådan form att det är lämpligt för publicering I Neppar-Nytt. En förutsättning är följaktligen att den sökande ger tillstånd till publicering I Neppar-Nytt.
- Styrelsen beslutar om utdelning inom den ekonomiska ram som årsmötet beslutat om.
- Styrelsen bör sträva efter att stipendierna sprids, målsättning bör vara att 2-3 stipendier delas ut varje år.
- Styrelsen har även rätt att besluta att inte dela ut hela, eller del av stipendiesumman.
- Arbetet bör inte ha utförts tidigare än tre år före ansökan.
- Samma arbetsinsats kan inte belönas flera gånger. Inget hindrar dock att stipendium delas ut flera gånger till arbete på samma båt
- Stipendiaterna presenteras på årsmötet.
- Sista ansökningsdag är den 1 oktober.
- Ansökan ska innehålla en uppskattning av nedlagd arbetstid och materialkostnad

Antalet beskrivningar av renoveringar och ansökningar av renoveringstipendier har varit glädjande stort. Här följer den sista berättelsen om renoveringar som premierades vid årsmötet 1997.

Räddningen av S 49 "Måsen"

Jag vill berätta om en stund , som var mycket nära att bli den sista i Neppen Måsens långa liv. Måsen med nummer 49 är född i Strängnäs 1943.

Sommaren 1991 kom vår då 21-åriga dotter hem och berättade att hon och en väninna tänkte köpa segelbåt.

Far och mor blev förvånade – att flickorna kunde segla visste vi – erfarna instruktörer från många seglarläger – men att unga studerande hade ekonomi att köpa segelbåt hade vi inte trott. Jo, de hade jobbat helger i butik och fått ihop 4000:- var och för 8000:- kunde de få köpa Måsen.

Mor och far for ut för att beskåda fyndet på en uppläggningsplats i skärgården.

Man kunde tydligt se att Måsen nog haft det rätt svårt i åtskilliga år. Flickorna lade ned ett väldigt fint jobb på att måla den redan tidigare rödmålade Måsen och i slutet av juni var det dags för sjösättning. Far blev ombedd deltaga, flickorna jobbade i butiken, det var söndag. "Gubbe med kran2 kom. Var vänlig fram till det jag pekade ut Måsen, mulnade och begärde de 500:- i förskott. OK då?! Därpå lyfte han båten ½ meter. Kölen hängde kvar i båten i en tunn rest av den förligaste kölbulten, de övriga sex kölbultarna var av. Dödträt i kölen föll delvis bort,det var rätt ruttet.

"Gubbe med kran" kände väl till bedrövelsen och hade lyft båten förra gången. Nu förstod jag behovet av kilarna som tryckte upp kölens akterkant. En representant för båtklubben anlände och tog namn och nummer och meddelade att stod vraket kvar över 1 juli (knappt en vecka bort) debiterades hyra för kommande år, samt att man inte fick elda upp vrak på uppställningsplatsen.

Måsen föreföll ha dåligt rykte. Dyster söndagsmiddag. Kontakt med säljaren som hävdade "befintligt skick" och att flickorna fick skylla sig själva. Kontakt med lokala Neppeförbundet, som var mycket hjälpsamt och trevligt, men pengarna föreföll förlorade.

Båtklubben tryckte på – tag bort vraket! Att Måsen setts om ett vrak framgick nu även av att en del beslag, däribland stävjärnet "bärgats". Vad göra?

Närbeläget varv tillfrågades och gav offert på ny köl för 30.000:- men påpekade samtidigt att hygglig Neppe sannolikt stod att få för lägre belopp.

De närmaste dagarna hängde Måsens öde i en skör tråd. De nu mycket ledsna flickorna hade inga mer pengar. Familjebudgeten var redan rätt uppfylld av familjebåten – sommarnöjet en Maxi 84.

Samtidigt började far minnas 8 somrar i Örnsköldsvik på 60-talet då tät jourtjänst krävde närhet till telefon. "Nallar" fanns ej då, så problemet löstes genom att man uppsökte bensinmack i hamnen och lämnade telefonnumret dit. Så kunde man på helgen få skön timme – eller ibland ett par – beundrande Neppekappseglingarna i Örnsköldsviks hamn (Kusoffsky m fl tävlade). Nepparna var så underbart vackra och pigga. Trots alla skavanker hade

Måsen ju samma vackra linjer och till sist föll far – ett sådant konstverk får inte eldas upp, det måste bevaras!

Måsen transporterades till varvet hemmavid och far=jag började bygga en ny köl. Hade ingen annanstans att hålla till än gatan utanför vårt hus i ett radhusområde. Jag hade aldrig bedrivit snickeri i den omfattningen. Köpte elhyvel och elsåg, virke och satte igång. Tänkte att det måste vara svårt att genom hålen i bottenstocken träffa prick i de gängade hålen i järnkölen om man måste borra ned genom alla borden i det nya dödträt. Så jag bestämde mig för att göra dödträet i 2 halvor och bulta ihop dem kring kölbultarna. Kölhalvorna såg rätt bra ut när jag började montera dem under båten, men så kom varvsägaren fram och underkände konstruktionen – inte sjövärdigt, gör om! Skall vara solida plankor! Låt dessvärre klokt.

Hade vid det laget fått tag på Nepperitningar och fann att den dimension som dödträt skulle ha inte är vanlig idag. Allt går ju att få tillsågat – med det kostar! Kostnaderna hade nu börjat bli besvärande. Det enda trä jag hittade i rätt dimension var grönt tryckimpregnerat virke. Det fick det bli. Antagligen skärgårdens enda köl med sådan impregnering. Hjälper inte mot beväxning om någon undrar.

De hårt prövade grannarna i radhusområdet såg ej odelat lyckliga ut när jag började producera köl nr 2. Elhyvel låter otroligt på sommarkvällarna. Köl nr 2 blev dock väldigt mycket vackrare än ettan och kunde med varvets hjälp mot sommarens slut sättas på plats med 7 nya fina rostfria kölbultar. Måsen fick vara i sjön 2 veckor för att visa att hon kunde bli tät och så var säsongen över. Året därpå kom hon i sjön, riggades och seglades av dotter och svärson bland annat ned till Gryt och åter, delvis i hårt väder och Måsen fick visa vilken underbar seglare hon är.

Den andra flickan sålde sin del i båten. Dottern har nu två små barn, som tar merparten av hennes tid. Måsen är lika vacker – på litet avstånd – men nu har däcket definitivt sagt upp sig och måste läggas om. Skrov för övrigt och rigg i hyggligt skick.

Familjen är överens om att det naturligtvis förnuftmässigt är vansinnigt att ha Måsen kvar, men samtidigt är alla förälskade i henne. Kanske tål grannsämjan att far, som nu är pensionär snickrar nytt däck på radhusgatan till våren?

Är det förresten någon som har ett stävjärn till Måsen att sälja?

Vad har Måsen kostat? Det vill vi helst inte tänka på. Kölbytet hamnade strax över 20.000:- , men en del får väl ses som lärpengar.

Förmodligen ekonomiskt vansinne, men kärlek till en vacker båt är något speciellt!

Peter Herlitz 14/10 1997



Måsen med ny köl (nr.2) under den första provturen, Saltsjöbaden – Gryt – Saltsjöbaden.

PONDUS SNICKERI & BUTIK

SP SYSTEMS
ADVANCED COMPOSITE MATERIALS

BÅTSNICKERIER & FÖRSÄLJNING AV

Båtplywood, massivt trä, träpropp,

rostfri skruv, kopparnit, slipmaterial, epoxilim

Snickeritjänster i verkstad och på plats

Skicka efter vår lagerprislista eller besök oss på WWW.PONDUSSNICKERI.A.SE

BUTIK: Pipersgatan 6 STH. Tel.08-6515400 Fax 08-6513712



VI KAN SEGEL



DOYLE
SAILMAKERS

Kundanpassade produkter med hjälp av CAD-CAM
Segeldesign utvecklas i samarbete med Sandy Goodall
(se länk på vår hemsida!)

VINNA ÄR EN KONST
Produkter från DELFINSEGEL gör det lättare

Vi gratulerar och tackar Björn och Annika för att Delfinsegel 1994 fick sy deras segel, segervapnet på SM och Nepparpokalen tre år senare. 1999 går SM återigen på havsbana, som är Delfinsegels specialitet. Tag chansen och klä även din båt med ett vinnarställ – 1999 rekommenderar vi två genuor, inte som tidigare bara en. Ring oss!

Förutom segel säljer vi väl utprovade tillbehör till Neptunkryssaren.

EXEMPEL:

◊ Komplett mast och bom i aluminium, även som byggsats i olika stadier
◊ Övriga riggdetaljer och däcksbelag för racing.
◊ Fall- och skotlinor i stor sortering.

◊ Rulle för inrullning av genuan, upprullning åt båda hållen (egen tillverkning).
◊ SETAMAR, winchen med den sensationella finessen backfunktion. Testad på vår neppare sommaren 1998 med gott resultat.
◊ Sprayhood och sittbrunnskapell (skarvat på sprayhood)
◊ Regnskyddskapell träs in i sprayhoodskenan
◊ Mastfodral för täckning av mast
◊ Heltäckande kapell för transport av båten.

Begär offert på segel och tillbehör, gärna via formulär på vår hemsida!

DELFIN SEGEL AB

BOX 36, 932 21 SKELLEFTEHAMN
TEL: 0910-312 80 FAX: 0910-334 60
e-post: delfinsegel@swipnet.se http://www.delfinsegel.se
Besöksadress: Killingörvägen 4, Skelleftehamn

Nepparprylar!

Väska med emblem.....210kr
Video, presentation av Neptunkryssaren (10min).....60kr
Liten rund dekal "Segla Neptunkryssare".....5kr
Vimpel, vit med blå gaffel.....80kr

Ritningar skala 1:10 i stort originalformat

Porto och emballage ca 50 kr/beställning för dessa.
Linjeritning.....50kr
Byggnadsritning träbåt.....50kr
Byggnadsritning plastbåt.....50kr

Ritningar vikt A3

10 kr/st + ca 10 kr i porto och emballage.
Betalning av beställda varor via medföljande PG-blankett.
Kostnad för porto och emballage tillkommer.
Beställning via telefon/brev/e-post till:

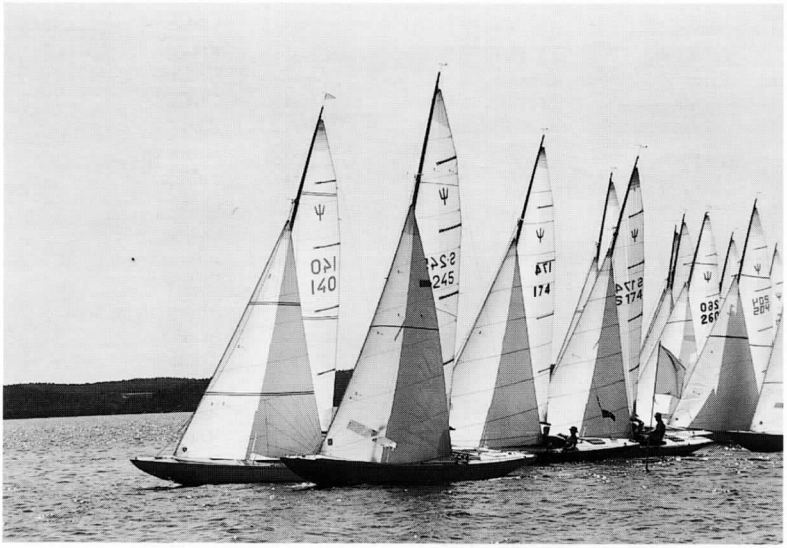
Jonas Malmstedt
Lastagegatan 1F
824 52 HUDIKSVALL
0650-189 27
jonas.malmstedt@hu.lg.se



Svenska Mästare 1945 - 1998

1945	Malte Svennbeck/Knut Freding	S-96	Yvonne
1946	Per Zaine/Erland Eiengård	S-77	Lulu
1947	Rune Svennbeck/Knut Freding	S-110	Rival V
1948	Åke Fernström/Bertil Ekvall	S-110	Amie
1949	Harry Bertze/Stig Jansson	S-137	Saga
1950	Ulf Freding/Lennart Flink	S-111	Lill-Eva
1951	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1952	Sven Johansson/E Wallsten	S-140	Flax
1953	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1954	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1955	Sven-Erik Lindberg/O Lindberg	S-121	Abii
1956	Sten Lindgren/R Ekholm	S-173	Droppen
1957	Jan-Eric Horn/Kåre Eriksson	S-160	Felicia
1958	Rolf Pettersson/Per Zaine	S-159	Cicac
1959	Rolf Pettersson/G Lundberg	S-159	Cicac
1960	Olle Ryman/Sten Tjärnström	S-182	Jehu
1961	Harry Bertze/Lars Nyberg	S-75	Sandy
1962	Per-Bertil Eklund/B Frimansson	S-78	Majbjörn
1963	Lennart Sjölén/Oscar Sjölén	S-180	Kokett
1964	Gunnar Harju/Gunnar Kaarle	S-39	Tonita
1965	Gunnar Harju/Erik Kusoffsly	S-39	Tonita
1966	Jerry Larsson/Hans Eriksson	S-183	Regina
1967	Jerry Larsson/Hans Eriksson	S-183	Regina
1968	Jerry Larsson/Roger Norman	S-183	Regina
1969	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1970	Nils Malm/Inger Malm	S-64	Scarlet
1971	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1972	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1973	Nils Virving/Ulf Normark	S-140	Borta med vinden II
1974	Juan Boethius/Hans Hällman	S-117	Bermuda
1975	Einar Olsson/Kennth Hamrin	S-64	Scarlet
1976	Nils Berglund/G Fredriksson	S-62	Sexatu
1977	Juan Noethius/Michael Persson	S-117	Bermuda
1978	Lennart Bertze/S Björklund	S-182	Jehu
1979	Olle Bertze/Leif Tibblin	S-31	Strikki
1980	Valter Saaristu/Carina Persson	S-233	Ciina
1981	Valter Saaristu/Roger Månsson	S-233	Ciina
1982	Olle Bertze/Valdemar Hjelm	S-177	Lagun
1983	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1984	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1985	Conny Jansson/Per Andersson	S-174	Huvudbry
1986	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1987	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry
1988	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1989	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry
1990	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry
1991	Håkan Frimansson/Lasse Wängdahl	S-246	Fri

1992	Conny Kjellberg/Svante Bergh	S-174	Huvudbry
1993	Anders Hjelmblad/Marie-Louise Goertz	S-239	Banana Split
1994	Nils Virving/Peter Svanberg	S-140	Borta med vinden VII
1995	Valter Saaristu/Roger Månsson	S-245	Florina
1996	Valter Saaristu/Gunilla Lapidus	S-245	Florina
1997	Björn Eklund/Annika Karjel	S-222	Belle Amie
1998	Nils Virving/Ulf Normark	S-265	Borta med vinden VIII



Annonser Annonser Annonser Annonser

Neppare S-98 NödochNeppe till salu.
Byggår 1946. Furuskrov i fint skick. Plywooddäck bytt -93. Rigg samt utsida skrov renskrapade -94 resp. -95. Stor och genua i bra skick, spinnaker samt diverse andra segel. 4 hkr Mercury obetydligt begagnad. Bomtält, omklädda dynor, 2 ankare, vagga, nybyggd täckställning inkl galontäcke, ny stor boj, ny kompass m m. Pris: 22.000:-
Ring Fredrik Zetterquist, 026-63 38 91 dagtid eller 08-640 92 04 kväll.

Genua Gransegel -96 säljes
Gott skick. Pris 2.000:-
Ring Anders 08-540 642 56 kväll, 08-738 72 64 dag.

Till Salu!
Vinnarbåten i Neptunkryssarförbundets jubileumslotteri –98, S-267, är till Salu.
Vit neptunkryssare i plast, med aluminiumrigg, storsegel och genua.
Visas på Stockholmsmässan 990306-990315.
Inresserad?
Ring Bo Lundquist 060-17 16 36 (hem) eller 060-16 05 67 (arb.)

Kappseglingskalender 1999

Skellefteå

DM Skellefteå*	12-13/6
Årskappseglingen*	14-15/8

Sundsvall

Vårtrofén & KM	6/6
Klingerfjärden	12-13/6
Alnö Runt	19/6
Vindhemsregattan*	31/7-1/8
September segling & DM Sundsvall*	4-5/9

Uppsala

DM Uppsala*	5-6/6
Ekolnregattan*	21-22/8

Stockholm

Lidingö Runt	8/5
Saltsjöbadsregattan	15-16/5
Vikingaregattan DM*	19-20/6
Riddarfjärdsregattan	4-5/9
Åss Öppna	11-12/9
Höstrasta*	18-19/9

Mästerskap

Neptunkryssarpokalen i Örnsköldsvik	3-4/7
SM i Gävle	3-7/8
Norra Mästerskapet: Karnevalsseglingarna Skellefteå	14-15/8
Södra Mästerskapet: Höstrasta	18-19/9

* Ingår i Ostkustcupen



Du blir väl inte insnöad?

Svenska Sjö skyddar dig bäst då olyckan är framme. Du får hjälp av professionella skadereglerare som ger dig bästa service. Tala med din kontaktman eller ring Svenska Sjö i Vaxholm.

Svenska Sjö är störst i Sverige på båtförsäkring.
Svenska Sjö betalar de högsta skadeersättningarna, även för dig som kappseglar.
Svenska Sjö har låga premier.

SVENSKA SJÖ · Båtorganisationernas egen försäkring ·

Din kontaktman: Leif Bodinson Tel. 08-715 43 71

försäkrar din båt bäst

Svenska Sjö AB, Strandgatan 3, 185 00 Vaxholm.
Tel 08-541 330 30. Fax 08-541 328 92.
www.svenskasjo.se

Svenska Sjö är Båtorganisationernas Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Mälarens Seglarförbund, Navigationssällskapet, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Kungliga Motorbåt Klubben och Saltsjön-Mälarens Båtförbund.